



# Hacia una estrategia integral de parquímetros en la Ciudad de México

ALDF, 5 de marzo 2010



# ⇒ Índice

- » Requerimientos de estacionamiento en obras y actividades
- » Ordenamiento y cobro por estacionamiento en vía pública



# ➔ Requerimientos de estacionamiento en obras y actividades

- » Al comprar una casa nueva o consumir en un establecimiento, la ley establece que deben cumplir requerimientos mínimos de estacionamiento. A pesar de lo que parezca, el estacionamiento al que obliga la ley no es “gratis” para el comprador o usuario. La empresa no lo paga, sino transfiere el costo.
- » ¿Quién paga el costo?
  - » El **comprador de una casa o un departamento** no tiene opción: está obligado a comprar el o los cajones de estacionamiento a pesar de que no pretenda utilizarlo o que no tenga coche.
  - » El costo del estacionamiento requerido por la ley para un establecimiento se transfiere al precio de los productos que ofrece, de forma que **se distribuye entre todos los consumidores**, acudan o no en automóvil.





## Consecuencias...

- » Y entonces suceden dos cosas que van en contra de lo que buscamos para nuestra Ciudad:
  - » Los que no se transportan en automóvil pagan más, es decir, **la población con menos recursos subsidia a los más ricos**, que son usuarios de los coches.
  - » Se incentiva tener y usar un automóvil para evitar pagar ese subsidio, y **se castiga a los que no tienen o no usan un coche para transportarse**.





## Hay tres opciones

1. Enfocar los requerimientos mínimos a zonas específicas de la ciudad, y reducirlos para zonas de uso mixto, densas y accesibilidad en transporte público.
2. Restringir la demanda estableciendo requerimientos máximos de estacionamiento en zonas de la ciudad de alto costo del suelo. Necesita regularse el estacionamiento en vía pública.
3. Eliminar requerimientos y dejar que el mercado decida la oferta y el precio, estableciendo excepciones en vía pública para residentes.



# ⇒ Índice

- » Requerimientos de estacionamiento en obras y actividades
- » Ordenamiento y cobro por estacionamiento en vía pública





## ➔ Polanco. Ilegalidad, rotación moderada: discrepancia entre oferta y demanda

- » 10,000 cajones en vía pública y 5,700 en estacionamientos públicos
- » Estacionamientos públicos tienen un nivel de ocupación de 71%
- » 1.5% cajones libres promedio entre 9 y 18 horas
- » 27% de coches estacionados ilegalmente en banquetas y cruces
- » Ocupación de 121% en estacionamientos en vía pública en alta demanda, lo que se logra por un uso indebido de banquetas y áreas peatonales
- » Índice de rotación de 4 vehículos por cajón legal por día, siendo elevado este dato, en virtud de la informalidad de aproximadamente el 21% de los espacios.
- » Estimamos que los residentes apenas ocupan el 30 % de los espacios



## ➔ Polanco. Ilegalidad, rotación moderada: discrepancia entre oferta y demanda

- » Del total de vehículos estacionados durante el día,
  - » 40% permanece 2 horas o más;
  - » 18%, 4 horas o más;
  - » 7% , 8 horas o más,
- » Ese 7% que está más de 8 horas impide la rotación eficiente de los cajones legales





# ➔ Centro Histórico. Sobreoferta, poca información y poca rotación

- » Primer cuadro: 14,300 cajones en 168 estacionamientos públicos, con una ocupación promedio máxima menor a 70%
- » En el polígono el delimitado por Eje Central, Eje 1 Norte, Argentina y Donceles se contabilizaron 1,804 cajones con apenas 66% de ocupación.





## Colonias Juárez y Cuauhtémoc. Oferta suficiente, alta ilegalidad, alta rotación y poca transparencia

- » Apenas 62% de ocupación
- » 45% de autos estacionados ilegalmente en banqueta y cruces
- » Baja aplicación de sanciones: 8% de los vehículos
- » Esquema poco transparente de parquímetros



# ➔ Parquímetros: principios básicos

- » El objetivo de un programa exitoso de parquímetros es sobre todo **ordenar y mejorar la habitabilidad de la zona**
- » **Cada quien tiene que pagar por el costo que genera**, el subsidio público tiene que estar enfocado a quien lo necesita
- » Los recursos generados tienen servir para garantizar la calidad y la *caminabilidad* del espacio público
- » Tiene que ser complementada con una **alta aplicación de la ley** para evitar estacionamiento en banqueta y cruces



# ➔ Parquímetros: criterios imprescindibles

- » **¿Qué esquema legal para el operador?** Un contrato por servicios para el mobiliario, equipo y la operación
- » **¿Cómo se controla al operador?** Un organismo público descentralizado con patrimonio propio
- » **¿Qué esquema legal para la gestión de los ingresos?** el propio organismo público o un fideicomiso público
- » **¿Cómo se paga la operación?** El operador no recauda. El organismo público paga al operador por el servicio
- » **¿Qué destino tiene el recurso recaudado?** El pago de la operación y el mantenimiento, mejoras urbanas en la zona y seguridad pública
- » **¿Qué figura jurídica gestionaría los recursos a invertir en la zona?** Figura jurídica que garantice la transparencia



# ➔ Parquímetros: buenas prácticas

- » **Precio público y predecible.** Información clara mediante señalización, mapas, folletos, sitios web, o cualquier otro método apropiado.
- » **Sistema de pago adecuado.** El sistema de pago debe ser fácil de usar y debe aceptar efectivo y tarjetas de crédito, proporcionando recibos en su caso.
- » **Tarifas flexibles.** La tecnología de pago deberá permitir un alto nivel de ajuste del precio basado en la demanda promedio de estacionamiento en un área y momento del día definido.
- » **Estructura tarifaria sensible a la zona.** El estacionamiento en casi todas las zonas congestionadas deben establecer tarifas más altas, de manera que se incentive el estacionamiento de tiempo corto, así como el uso del transporte público y de la bicicleta, compartir viajes en automóvil, y caminar.



# ➔ Parquímetros: buenas prácticas

- » **Estructura tarifaria sensible al tiempo.** La tarifa debe ser más alta durante momentos en los que la demanda es mayor y debe ser menor cuando haya menos demanda (este concepto es lógico: debe costar más estacionar al mediodía que a la medianoche).
- » **Coordinación regional.** Las estructuras tarifarias deben estar coordinadas en la región, para asegurar una efectiva implementación y minimizar el flujo de automóviles a áreas adyacentes para estacionar.
- » **Aplicación de la ley.** La normatividad y su aplicación debe ser predecible, cortés y adecuada para aumentar el cumplimiento.





## ➔ Medidas complementarias

- » **Diseño vial.** Se necesitan medidas de diseño vial y señalización para evitar el estacionamiento en lugares prohibidos como banquetas y esquinas, usando bolardos y marcas en el pavimento.
- » **Estacionamiento compartido.** Muchos estacionamientos de oficinas se vacían en las tardes, cuando la demanda es alta para restaurantes y bares, o bien en las noches cuando los residentes están en sus casas. Es posible compartir estos estacionamientos para maximizar el uso del espacio.
- » **Valet parking.** Readecuar el servicio de valet parking, en especial con estacionamientos compartidos, o en estacionamientos más lejanos, para así coexistir con los parkímetros.
- » **Estacionamientos subterráneos.** Puede ser una buena opción siempre que 1) ni su construcción ni su operación sean subsidiados, y 2) se retire de la vía pública la misma cantidad de estacionamiento para hacer peatonales algunas zonas.



Gracias.

